Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat
[redacted]

Vergadering:	**1254e CVC**
Datum:	**13 april 2021**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Online via MS Teams**

Deelnemers: [redacted]

[redacted]

8. Sloterweg, tijdelijke maatregelen

[redacted]

Door de indiener wordt het volgende gemeld:
Op 1 december 2020 heeft de CVC positief geadviseerd over het aanleggen van een zevental 30km GUMACON-drempels op de Sloterweg-west (zie bijlage overzichtstekening). Volgens de handleiding kunnen deze drempels het beste ofwel in combinatie met chicane ofwel als paar worden aangelegd. De CVC heeft ook geadviseerd om de chicanes weg te halen op de Sloterweg, omdat deze voor de fietser, zeker bij filevorming, ertoe leiden dat de fietser er helemaal niet meer langs kan.

In combinatie met chicane



In paarvorm



De uitvoering van een GUMACON-drempel in paar stuitte op problemen.
De weg is te smal om die drempels aan te leggen zonder deels over de fietsstroken te liggen.

Vervolgens is toen besloten om enkelvoudige drempels (7x) aan te leggen zonder chicanes (en de twee bestaande chicanes weg te halen).

Op dit moment wordt er echter met te hoge snelheid over de drempels gereden, dan wel eromheen geslalomd met een extra risico voor fietsers op de fietsstrook.

Het projectteam oriënteert zich momenteel op aanvullende of andere maatregelen. Er wordt gedacht aan:
1) *Plaatsen van chicanes in combinatie met drempels (bijlage P1). Dat kan wellicht op zeven plekken, maar vanwege de filevorming wordt dan eerder gedacht aan totaal drie chicanes. De vraag is of de overige drempels zonder chicane dan worden weggehaald of blijven liggen. Een en ander leidt dan wel tot (enige) verkeersopstopping maar de snelheid wordt er dan wel uitgehaald. De fietser wordt dan met (enige) filevorming op de fietsstrook geconfronteerd.*
2) *Andere wegbreedte, maar minder busvriendelijke drempels te plaatsen op alle zeven locaties (bijlage P2).*
3) *Een combinatie van 1 en 2 (bijvoorbeeld om en om of wellicht zelfs op één locatie beide).*
4) *Vernauwing toe te passen bij huidige drempels (P3). De bestuurder acht dit ontwerp niet verkeersveilig voor de fietser. Het projectteam wil hier toch advies over.*
5) *GUMACON-drempels in paarvorm op de zeven locaties, waarbij de drempels deels over de fietssuggestiestrook komen te liggen.*
6) *Alle drempels verwijderen en de oude situatie terugbrengen.*

De CVC wordt gevraagd:
1. *Welke type drempelontwerp (P1, P2, P3 of paarvorm) heeft de voorkeur van de CVC? Graag die voorkeur beargumenteren vanuit snelheidsremmende werking en verkeersveiligheid voor de fietser;*
2. *Is combinatie van meerdere typen drempels (in totaal maximaal zeven) mogelijk?*

Opmerkingen vooraf
Het project verzorgt een toelichting.

Ingezonden reactie
Brandweer
Geen op- of aanmerkingen.

Reactie CVC
Politie
- De politie geeft de voorkeur aan een drempel over de hele breedte. Deze tijdens het CVC-overleg ingebrachte nieuwe variant krijgt de naam P4. Daarna is P1 de beste optie.
- P2: de politie vreest dat autoverkeer met twee wielen over het fietsgedeelte gaat rijden. Dan ontstaat een gevaarlijke situatie voor de fietser in de tegenrichting.
- P3: de ribbelmarkering is niet handig. Een 30km-drempel voldoet niet aan de eisen van het CROW.

R&D
- R&D sluit aan bij de opmerkingen van de politie.
- P1: een band langs de zijkant leggen om de fietsers te vrijwaren van het autoverkeer.
- P2: R&D vreest dat de fietser klem wordt gereden.
- P3: dit ontwerp is mogelijk, maar het profiel kan glad worden en de drempels kunnen gevaarlijk zijn voor motorfietsen.
- P4: de drempels over de gehele lengte aanleggen en kiezen voor een gewone 30- of 50km-drempel, welke goed te nemen is door de fietsers.
- R&D meent dat een combinatie van P1 en P4 ook mogelijk is, dat heeft de voorkeur.

V&OR
- V&OR sluit aan bij de opmerkingen van R&D.
- P4: een sinusvormige drempel aanleggen.
- P3: V&OR adviseert de drempel niet aan te leggen op de dijk, vanwege de trillingen in de huizen. De drempel is ook onveilig voor motorrijders.
- P1 is mogelijk in een combinatie met P4.

GVB
- GVB vertegenwoordigt in de CVC ook de overige exploitanten, zoals Connexxion.
- In verband met de lijnbus gaat de voorkeur uit naar P1. Er kunnen goede snelheidsremmers worden aangelegd, die voor de bus goed te nemen zijn.
- GVB sluit aan bij de opmerkingen van de politie en R&D wat betreft P2 en P3. Die varianten vallen voor GVB af.
- Wanneer wordt gekozen voor een combinatie van P1 en P4, dan de sinusdrempel ter hoogte van de bushalte aanleggen. Deze combinatie zou de snelheid voldoende afremmen.

MET
MET sluit aan bij de opmerkingen van R&D.

Cliëntenbelang Amsterdam
Ook Cliëntenbelang Amsterdam sluit aan bij de opmerkingen van de Politie en R&D.

Fietsersbond
- Een sinusdrempel – variant P4 - over de volle breedte van de weg is veilig voor de fietser en remt het autoverkeer het meeste af.
- De Fietsersbond stelt voor om de fietser bij de afslag Ditlaar in de voorrang te leggen op de kruising met de Sloterweg West. Dit is een belangrijke regionale fietsroute en hoofdnet fiets.

Advies CVC
- Tijdens de vergadering heeft de CVC naast de drie varianten nog een vierde variant voorgelegd (P4) in welke variant sprake is van een volledige sinusdrempel, inclusief fietsstroken. De andere varianten heten P1, P2 en P3.
  De CVC adviseert uit verkeersveiligheidsoverwegingen unaniem negatief wat betreft de varianten P2 en P3. Volgens de CVC kunnen de varianten P1 en P4 beide worden toegepast.
- GVB verzoekt om bij toepassing van variant P4 een sinusdrempel te plaatsen ter hoogte van de bushalte, omdat de bus er dan het minste hinder van ondervindt. Dit verzoek wordt door de CVC gesteund.
- De meerderheid van de CVC geeft de voorkeur aan P4 gevolgd door P1. P1 heeft als nadeel dat bij drukte auto’s zich op de fietsstrook zullen opstellen. De auto die de drempel passeert komt ter hoogte van de drempel echter niet in conflict met de fietser. Dat veiligheidsaspect laat de CVC prevaleren boven het feit dat de auto op de fietsstrook staat.
- De meest ideale variant is een combinatie van P1 en P4.